**Deutscher Bundestag** **Drucksache 14/6678**

**14. Wahlperiode** 10. 07. 2001

# Antwort

## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Rainer Funke, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P. – Drucksache 14/6406 –

## Seeunfalluntersuchungsgesetz

Auf der Vollversammlung der Internationalen Seefahrtorganisation (IMO) am 27. November 1997 wurde ein Verhaltenskodex angenommen, der das Ziel hat, ein einheitliches Vorgehen der Staaten bei der Untersuchung von Unfällen auf See, sowie die Zusammenarbeit der Staaten bei der Ermittlung von Unfallursachen zu fördern. Daraufhin erließ der Europäische Rat am 29. April 1999 die Richtlinie 1999/35 EG, in der eine Umsetzung des IMO-Codes für RoRo-Fahrgastschiffe und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeuge in nationales Recht innerhalb der Gemeinschaft vorgeschrieben wurde. Durch Mitteilung der Bundesregierung vom 23. Juli 1999 erweckte die Bundesregierung bei der EU-Kommission offensichtlich den Eindruck, als ob die Richtlinie mit Wirkung zum 1. Dezember 2000 vollständig umgesetzt sei. Darum erklärte die EU-Kommission auf eine Anfrage eines deutschen Mitgliedes des Europäischen Parlaments (EP) im April 2001, dass die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten zähle, die die Richtlinie 1999/35 EG umgesetzt habe. Erst durch Intervention des EP-Mitgliedes erfuhr die EU-Kommission davon, dass in der Bundesrepublik Deutschland die Richtlinie noch nicht umgesetzt sei. Daraufhin sendete die EU-Kommission am 5. April 2001 ein Telefax an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in dem die Bitte geäußert wurde, die EU-Kommission zu informieren, wann und wie die Richtlinie komplett umgesetzt würde.

Das BMVBW hat erstmals am 21. Juli 2000 einen Referentenentwurf vorgestellt, nach dem das Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) gemäß der EU-Richtlinie geändert werden sollte, und auf die wegen EG-Recht besondere Eilbedürftigkeit hingewiesen. Vertreter des BMVBW wiesen in den Folgemonaten immer wieder auf diese Eilbedürftigkeit hin, obwohl die Bundesrepublik Deutschland nicht zu den Staaten gehörte, die am 15. Februar 2001 an die Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG erinnert wurden.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 10. Juli 2001 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Auf welche Weise (mündlich oder schriftlich) und falls schriftlich mit welchem Schreiben hat die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland ultimativ zur Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG angemahnt, sowie ein Vertragsverletzungsverfahren angekündigt?

2. Von welchem Beamten der EU-Kommission stammt diese Mahnung?

Die Kommission hat sich davon überzeugt, dass mit der frühzeitigen Vorbereitung und zügigen Zuleitung des Entwurfs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes durch die Bundesregierung an die gesetzgeberischen Körperschaften die notwendigen Schritte zur vollständigen Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG eingeleitet worden sind, so dass sie in der Erwartung, dass das Gesetz jetzt in kürzester Frist beschlossen wird, von ultimativen weiteren Schritten vorerst abgesehen hat.

3. Ist es richtig, dass zum 15. April 2001 erst vier Staaten die Richtlinie 1999/35 EG umgesetzt hatten?

4. Auf welche Art und Weise wurden die EU-Staaten, die die Richtlinie am 15. April 2001 nach Erinnerung vom 15. Februar 2001 noch nicht umgesetzt hatten, zur Umsetzung angemahnt?

Die Richtlinie 1999/35 EG umfasst insgesamt 22 Artikel und 5 Anhänge, wovon lediglich zwei Artikel die Seeunfalluntersuchung zum Gegenstand haben. Von einer Nichtumsetzung oder Mahnung an andere Mitgliedstaaten zur Umsetzung dieser beiden Artikel ist der Bundesregierung nichts bekannt.

5. Was unterscheidet das Verfahren zur Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG von der Umsetzung der Richtlinie 94/56 EG durch das Flugunfalluntersuchungsgesetz mit 2 Jahren Verspätung, sodass die EU-Kommission angeblich angedroht hat, ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten?

Da die Bundesregierung mit der Einbringung ihres Vorschlages eines Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes zu Artikel 5 und 12 der Richtlinie 1999/35/EG für den Seeverkehr den gleichen Weg der Umsetzung beschritten hat wie bei der Richtlinie 94/56 EG des Rates über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (die durch das einstimmig verabschiedete Flugunfalluntersuchungsgesetz vom 26. August 1998 umgesetzt wurde), hat die Kommission bisher von ultimativen Schritten zur Einleitung eines Vertragsverstoßverfahrens abgesehen (vgl. Antwort zu Fragen 1 und 2).

6. Ist es richtig, dass sich die gegenüber dem Referentenentwurf vom 21. Juli 2000 geäußerte Kritik aller Beteiligter (z. B. Der Deutsche Nautische Verein, die Bundeslotsenkammer, der Verband Deutscher Reeder, der Deutsche Verein für internationales Seerecht, die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer) auch nach Vorlage des Regierungsentwurfs im Frühjahr 2001 im Wesentlichen nicht verändert hat?

Der Bundesregierung ist keine „Kritik aller Beteiligter“ bekannt. Zum Beispiel unterstützen Vertreter der Beteiligten im Sinne der Personen, die heute in 90 % der Seeamtsverfahren der Seeunfalluntersuchung Hauptbetroffene sind, die Gesetzesinitiative der Bundesregierung ausdrücklich. Der Bundesrat hat den Ge-

setzentwurf der Bundesregierung in seiner Stellungnahme vom 1. Juni 2001 grundsätzlich begrüßt. Er entspricht zugleich dem Sicherheitsinteresse von Seeleuten und Passagieren an einer ständigen Verbesserung der Unfallvorbeugung mit den Mitteln der modernen Seeunfalluntersuchung nach dem neuesten internationalen Standard. (Von anderer Seite geäußerte Kritik am Referentenentwurf hat sich zum Teil auch nach Vorlage des Regierungsentwurfs schon deshalb nicht verändert, weil sie weiterhin den (überholten) Referentenentwurf und nicht den von der Bundesregierung am 7. März 2001 beschlossenen Entwurfstext betraf.)

7. Ist es richtig, dass es seit Inkrafttreten des SeeUG von 1985 856 Seeamtsentscheidungen und 110 Widerspruchsverfahren gegeben hat?

Seit Inkrafttreten des SeeUG von 1985 hat es 971 Seeamtsentscheidungen (861 Entscheidungen der 5 Seeämter und 110 Widerspruchsbescheide) gegeben.

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung angesichts der Zahlen zu Frage 7 aus dem Beschluss des Bundesrates vom 1. Juni 2001 (Bundesratsdrucksache 248/01 – Beschluss), wonach der Regierungsentwurf so geändert werden müsse, dass insbesondere ein Antragsrecht der Seeämter auf Untersuchungen, sowie eine Widerspruchsmöglichkeit beibehalten werden müsse?

Ein Antragsrecht der Seeämter auf Untersuchungen der Bundesstelle (derzeit noch: des Bundesoberseeamts nach § 24a SeeUG) kann schon deshalb nicht beibehalten werden, weil es ein solches Antragsrecht im Bundesrecht weder gibt noch gegeben hat. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen zudem, dass dem Widerspruchsverfahren heute kaum noch praktische Bedeutung zukommt. Zuletzt betrug die jährliche Gesamtzahl der veröffentlichten Widerspruchsbescheide des Bundesoberseeamts im Jahre 1998: 1, 1999: 2 und 2000: 2. Die Bundesregierung hat mit § 33 Abs. 1 ihres Entwurfs des SUG eine Regelung aus § 70 VwVfG übernommen, die in Bund und Ländern problemlos praktiziert wird.

9. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass das Interesse an schnellen Untersuchungsergebnissen höherwertig ist, als das Interesse an umfassenden Untersuchungsergebnissen?

Für die Bundesregierung ist es von hoher Priorität, dass Deutschland mit den Sicherheitsentwicklungen in der internationalen maritimen Staatenwelt Schritt hält und aktiv daran mitarbeitet, damit u. a. die Seeleute, die Fahrgäste sowie die deutschen Küsten durch Optimierung der Seeunfalluntersuchung vor den Folgen von Seeunfällen wirksam geschützt werden. Die Bundesregierung hält sich dabei an die in Artikel 12 Abs. 4 der Richtlinie 1999/35 EG enthaltene Vorgabe, wonach sicherzustellen ist, „dass die Untersuchung so effizient und zeitsparend wie möglich gemäß den Bestimmungen des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen abgeschlossen wird.“

10. Da das BMVBW in der Vergangenheit immer wieder die Eilbedürftigkeit des Gesetzgebungsverfahrens zur Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG betont hat, wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit durch eine Lösung, analog zur Umsetzung im Königreich Großbritannien oder im Königreich Dänemark, durch die Ergänzung des bestehenden SeeUG in § 2 Abs. 1 mit einem Satz, wonach das Seeamt bei der Untersuchung im Rahmen der von ihm zu beachtenden Rechtsordnung die Regeln des IMO-Codes A.849(20) für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See zu berücksichtigen hat?

Die Seeunfalluntersuchung nach dem internationalen Standard, das heißt insbesondere nach den Bestimmungen des IMO-Codes und der Richtlinie 1999/35 EG, liegt nach dem geltenden Recht (§ 24a SeeUG) nicht bei den Seeämtern, sondern bei einer zentralen Stelle des Bundes (zzt. Bundesoberseeamt), deren Verfahren analog den Lösungen in Großbritannien und Dänemark durch Abschnitt 3 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf die rechtlichen Erfordernisse dieses Standards hin ausgestaltet werden soll. Beispielsweise ist für die Untersuchung der Havarie des Tankers „Baltic Carrier“ am 29. März 2001 vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns nach dem geltenden Recht keines der Seeämter zuständig, so dass mit einer „Ergänzung des bestehenden SeeUG um einen Satz“ nichts erreicht wäre. Eine Umsetzung der internationalen Anforderungen im Rahmen des Verfahrens der Seeämter kommt auch deshalb nicht in Betracht, weil diese nach dem Gesetz in einem engen Rahmen auf den Vollzug bestehender deutscher Normen ausgerichtet sind, für ihre Sprüche keine Aufgabe einer zukunftsweisenden Suche nach besseren Unfallverhütungsmaßnahmen (sondern einen Auftrag hinsichtlich rückblickender Fehleranlastung und Patenteinschränkung bzw. -entziehung) haben und nach einem Verfahren arbeiten, das für leitende oder gestaltende Maßnahmen ausländischer – insbesondere nichtjuristischer – Stellen oder auch nur für eigenständige Befragungsrechte solcher Stellen nicht die international vorgeschriebenen Voraussetzungen bietet.

11. Ist das Schreiben des BMVBW vom 23. April 2001 an die EU-Kommission, wonach § 24a SeeUG im Prinzip die Anforderungen der Richtlinie 1999/35 EG erfülle, im Sinne der Frage 10 zu verstehen, dass die Bundesregierung die Umsetzung als erfolgt ansehe?

Die Bundesregierung sieht die Umsetzung der Richtlinie 1999/35 EG mit dem Inkrafttreten des von ihr vorgeschlagenen Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes als erfolgt an.

12. In welchen Seeämtern sind die Positionen der Ständigen Beisitzer nicht besetzt und seit wann?

Die Positionen der Ständigen Beisitzer sind im Seeamt Rostock seit 1. Januar 2000 und im Seeamt Bremerhaven seit 1. Oktober 2000 nicht besetzt.

13. Für wann plant die Bundesregierung die Ausschreibung der vakanten Positionen der Ständigen Beisitzer?

Im Hinblick auf die zurzeit notwendige Neuordnung der Seeunfalluntersuchung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Ausschreibung der beiden Dienstposten ausgesetzt.

14. Welche Kosten sieht der Bundeshaushalt 2001 und der Haushaltsentwurf 2002 für die Seeämter und das Oberseeamt vor, getrennt nach Personal und sonstigen Kosten?

a) Seeämter:

Für das Haushaltsjahr 2001 wurden folgende Beträge veranschlagt:

Personalkosten 555 000,– DM;

Sachkosten 38 000,– DM.

Für das Haushaltsjahr 2002 wurden vorsorglich (vorbehaltlich der Beschlussfassung über den Entwurf des Seeunfall-Untersuchungs-Gesetzes) folgende Beträge veranschlagt:

Personalkosten 555 000,– DM;

Sachkosten 38 000,– DM.

b) Bundesoberseeamt:

Der Haushaltsansatz unterscheidet nicht zwischen der Funktion des Bundesoberseeamts (BOS) als Widerspruchsbehörde (§ 21 SeeUG) und seiner Funktion als zuständige Stelle des Bundes für die Seeunfalluntersuchung nach dem internationalen Standard (§ 24a SeeUG). Bei der Einsetzung des BOS nach § 24a SeeUG im Jahre 1995 und in den Folgejahren wurden ihm insofern keine besonderen (im Vergleich zu den Haushaltsjahren vor 1995 zusätzlichen) Mittel für die Seeunfalluntersuchung nach dem internationalen Standard zur Verfügung gestellt. Dagegen enthalten die Ansätze für die Jahre 2001 und 2002 erstmals die Mittel für diese Seeunfalluntersuchung, die das BOS (nach § 12 SUG-E unter der Bezeichnung „Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung“) durchführen soll. Es wurden folgende Beträge veranschlagt:

Haushaltsjahr 2001:

Personalkosten 323 516,– DM

Gerichts- und ähnliche Kosten 25 000,– DM.

Haushaltsjahr 2002: 401 000 DM (bisher ist keine Aufteilung auf Personalkosten und andere Kosten erfolgt).

15. Welche Kosten sieht der Bundeshaushalt 2001 und der Haushaltsentwurf 2002 für die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung vor, getrennt nach Personal und sonstigen Kosten?

In den Bundeshaushaltsplan 2001 sind für die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) 3 891 100,– DM für Personalkosten und 1 426 000,– DM für sonstige Kosten eingestellt.

Der Haushaltsentwurf 2002 sieht für die BFU 4 200 000,– DM für Personalkosten und 1 085 000,– DM für sonstige Kosten vor.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333